Bureau de la sécurité des transports du Canada

2013-2014

Rapport ministériel sur le rendement

Kathleen Fox
Présidente
Bureau de la sécurité des transports du Canada

Peter Van Loan
Leader du gouvernement à la Chambre des communes

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le président du Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2014

Rapport ministériel sur le rendement (Bureau de la sécurité des transports du Canada)

ISSN 2368-5212
N° au catalogue TU1-9/2014F-PDF

Ce document est disponible sur le site Web du Bureau de la sécurité des transports du Canada au http://www.bst-tsb.gc.ca

Ce document est disponible en formats de rechange sur demande.

Table des matières

Avant-propos v
Message de la présidente vii

Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation 1
Profil organisationnel 1
Contexte organisationnel 1
Raison d'être 1
Responsabilités 2
Résultat stratégique et architecture d'alignement des programmes 3
Priorités organisationnelles 3
Analyses des risques 6
Dépenses réelles 10
Harmonisation des dépenses avec le cadre pangouvernemental 12
Tendances relatives aux dépenses du ministère 13
Budget des dépenses par crédits votés 14

Section II : Analyse des programmes par résultat stratégique 15
Résultat stratégique : Les risques associés à la sécurité du réseau des transports sont réduits 15
Programme 1.1 Enquêtes aéronautiques 15
Programme 1.2 Enquêtes maritimes 18
Programme 1.3 Enquêtes ferroviaires 20
Programme 1.4 Enquêtes de pipeline 22
Services internes 23

Section III : Renseignements supplémentaires 27
Faits saillants des états financiers 27
Tableaux de renseignements supplémentaires 30

Section IV : Coordonnées de l'organisation 31

Annexe : Définitions 32

Notes en fin de document 35

Avant-propos

Le rapport ministériel sur le rendement fait partie de la série de documents budgétaires. Ces documents appuient les lois de crédits, qui précisent les montants pouvant être dépensés par le gouvernement et à quelles fins générales. Les documents budgétaires comptent trois parties.

Partie I – Le Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales.

Partie II – Le Budget principal des dépenses décrit les ressources financières requises au prochain exercice pour chaque ministère, organisme et société d'État.

Partie III – Les plans de dépenses des ministères sont constitués de deux documents. Le rapport sur les plans et les priorités (RPP) est un plan de dépenses établi pour chaque ministère et organisme qui reçoit des crédits parlementaires (à l'exception des sociétés d'État). Ce rapport présente des renseignements détaillés, pour une période de trois ans commençant à l'exercice indiqué dans le titre du rapport, sur les priorités, les résultats stratégiques, les programmes, les résultats attendus et les ressources connexes requises. Le Rapport ministériel sur le rendement (RMR) dresse un bilan du rendement réel obtenu par chaque ministère et organisme au cours du plus récent exercice terminé, en fonction des plans, des priorités et des résultats attendus énoncés dans son propre RPP. Le RMR informe les parlementaires et la population des résultats obtenus par les organisations gouvernementales pour les Canadiens.

Le budget supplémentaire des dépenses renferme en outre des renseignements sur les besoins relatifs aux dépenses qui n'étaient pas suffisamment définis pour être inclus dans le Budget principal des dépenses ou qui ont ultérieurement été précisés afin de rendre compte de l'évolution de programmes et de services donnés.

L'information financière présentée dans le RMR provient directement des autorisations décrites dans le Budget principal des dépenses et des renseignements fournis dans le RPP sur les dépenses prévues. Cette information financière correspond à celle fournie dans les Comptes publics du Canada. Ceux-ci renferment l'État consolidé de la situation financière, l'État consolidé des résultats et du déficit accumulé, l'État consolidé de la variation de la dette nette et l'État consolidé des flux de trésorerie du gouvernement du Canada, de même que des renseignements détaillés des opérations financières ventilés par portefeuille ministériel pour un exercice donné. Deux types d'information financière présentée dans le RMR proviennent des Comptes publics du Canada : les autorisations budgétaires disponibles pour emploi au nouvel exercice par une organisation qui reçoit des crédits parlementaires et les autorisations utilisées lors de cet exercice. Ces dernières autorisations correspondent aux dépenses réelles décrites dans le RMR.

La *Politique sur la structure de la gestion, des ressources et des résultats* du Conseil du Trésor favorise une plus grande concordance de l'information sur le rendement présentée dans les RMR, les autres documents budgétaires et les Comptes publics du Canada. Pour

les organisations qui reçoivent des crédits parlementaires, la Politique définit l'architecture d'alignement des programmes comme une structure par rapport à laquelle l'information sur le rendement financier et non financier est fournie aux fins des documents budgétaires et des rapports au Parlement. Peu importe si l'organisation présente l'information dans le Budget principal des dépenses, le RPP, le RMR ou les Comptes publics du Canada, la même structure est utilisée.

Dans le but de mieux appuyer les décisions sur les crédits, un certain nombre de changements ont été apportés aux RMR en 2013-2014. Le RMR présente maintenant les renseignements sur les finances, les ressources humaines et le rendement dans la section II, au niveau le plus bas de l'architecture d'alignement des programmes, le cas échéant.

Le format et la terminologie du RMR ont également été modifiés afin de le rendre plus clair et cohérent et de mettre davantage l'accent sur l'information du budget des dépenses et des Comptes publics. De plus, l'information ministérielle concernant la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD) a été regroupée dans un nouveau tableau de renseignements supplémentaires qui sera affiché sur le site Web du ministère. Ce tableau comprend tous les éléments de la Stratégie qui étaient auparavant fournis dans les RMR et les sites Web ministériels, y compris les rapports sur l'écologisation des opérations gouvernementales et les évaluations environnementales stratégiques. La section III du rapport fournira un lien vers le nouveau tableau dans le site Web du ministère. Enfin, les définitions des termes utilisés sont maintenant fournies en annexe.

Message de la présidente

Au Bureau de la sécurité des transports du Canada, nous savons que lorsqu'il survient un accident, les Canadiens comptent obtenir réponse à trois questions : que s'est-il passé, pourquoi cela est-il arrivé et que peut-on faire pour éviter que cela se reproduise? Puisque l'ouverture et la transparence sont essentielles à l'établissement et au maintient de la confiance, nous veillons à diffuser toutes nos conclusions au public.

C'est ce même désir de transparence qui éclaire tous nos travaux. Ainsi, lorsque nous disons que nous allons faire quelque chose, nous nous engageons à dire aux gens si nous avons réussi ou non. Le Rapport ministériel sur le rendement tient lieu de fiche de rendement en 2013-2014. Il montre comment nous utilisons nos ressources humaines et financières ainsi que les progrès que nous réalisons en vue d'atteindre nos plans et nos priorités. L'an dernier, nous avons simplifié encore davantage nos opérations, conformément aux réductions imposées dans le budget fédéral. Nous avons principalement accompli cela en éliminant des postes, en rationalisant nos opérations, comme en fermant notre entrepôt et notre bibliothèque, ainsi qu'en réduisant au minimum l'utilisation de documents imprimés. De plus, nous avons amélioré notre gestion de l'information en prenant des mesures importantes en vue de perfectionner nos bases de données sur les modes de transport et nous continuons de miser sur les nouvelles technologies pour communiquer avec les Canadiens, le gouvernement et l'industrie. Cela était particulièrement visible dans nos efforts en vue de faire partager davantage de données aux Canadiens, en plus d'accroître l'utilisation des différentes plateformes de médias sociaux du BST comme Twitter, Flickr et YouTube, grâce auxquelles le nombre d'abonnés et de visionnements a connu une croissance majeure.

Cependant, il y a toujours place à l'amélioration, surtout lorsque nous avons des objectifs aussi ambitieux que les nôtres. Par exemple, notre organisation doit continuer à relever des défis en vue de respecter ses objectifs quant à la publication en temps opportun de ses rapports d'enquête finaux. Même si nous avons revu et ajusté notre cadre de gestion du rendement en cours d'année, nos objectifs en matière de rendement demeurent inchangés et nous renouvellerons nos efforts en vue d'améliorer notre rendement.

Beaucoup de progrès ont été accomplis, mais il reste encore beaucoup à faire. Les Canadiens peuvent être assurés que tandis que nous allons de l'avant, une chose demeurera constante, soit notre désir de rendre le système de transport de notre pays le plus sécuritaire possible. Pour ce faire, le BST continuera d'enquêter sur les accidents, d'établir leurs causes et facteurs contributifs pour ensuite exercer des pressions en vue que des améliorations soient apportées, que ce soit sur nos voies navigables, le long de nos pipelines ou de nos voies ferrées ou encore dans notre espace aérien.

Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation

Profil organisationnel

Ministre : Peter Van Loan

Administratrice générale : Kathleen Fox

Portefeuille ministériel : Conseil privé

Principale autorité législative :
Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports[1] L.C. 1989, ch. 3

Année de création : 1990

Contexte organisationnel

Raison d'être

Le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports est connu sous le nom de Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) dans ses activités quotidiennes. Le BST est un organisme indépendant qui a été créé en 1990 en vertu d'une loi du Parlement. Le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères et organismes du gouvernement afin d'éviter tout conflit d'intérêt réel ou perçu. L'unique objectif du BST consiste à promouvoir la sécurité du transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline. Il s'acquitte de son mandat en procédant à des enquêtes indépendantes sur les événements de transport choisis afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs des événements, ainsi que les lacunes en matière de sécurité mises en évidence par de tels événements. Le BST formule ensuite des recommandations visant à réduire ou à éliminer les lacunes sur le plan de la sécurité et rend compte publiquement de ses enquêtes. Le BST assure le suivi avec les parties intéressées pour s'assurer que les mesures de sécurité sont prises pour réduire les risques et améliorer la sécurité.

Le BST peut également représenter les intérêts canadiens dans les enquêtes étrangères sur les accidents de transport impliquant du matériel roulant ferroviaire, des aéronefs ou des navires immatriculés, sous licence ou fabriqués au Canada. En outre, le BST s'occupe de certaines obligations du Canada en matière de la sécurité des transports au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Le leader du gouvernement à la Chambre des communes est le ministre désigné aux fins du dépôt des rapports administratifs du BST au Parlement, tels que le Rapport sur les plans et priorités et le Rapport ministériel sur le rendement. Le BST fait partie du portefeuille des ministères et des organismes du Conseil privé.

Responsabilités

Le BST est un organisme d'enquête indépendant dont le seul but est de promouvoir la sécurité des transports. Depuis sa mise sur pied en 1990, le BST a mené des milliers d'enquêtes touchant les divers modes de transport dont il est responsable.

Le BST est l'un des nombreux organismes canadiens et étrangers qui s'efforcent d'améliorer la sécurité des transports au Canada et ailleurs dans le monde. Étant donné que le BST n'a aucun pouvoir officiel lui permettant d'établir des règlements, d'imposer des mesures ou de les faire respecter, il ne peut pas atteindre son résultat stratégique sans la collaboration des autres organismes. Bien que le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères fédéraux du secteur des transports, le Bureau doit présenter des constatations et formuler des recommandations de façon à inciter les autres organismes à agir. Sa réussite passe par un dialogue continu, une communication de l'information et une coordination stratégique avec d'autres organismes, notamment Transports Canada, l'Office national de l'énergie et la Garde côtière canadienne. Le BST doit aussi encourager l'industrie et les organismes de réglementation étrangers de participer à ce même genre d'activités. Par différents moyens, il doit présenter des arguments probants qui convaincront les « agents de changement » de prendre les mesures nécessaires en vue de combler les lacunes relevées sur le plan de la sécurité.

Comme il est un des chefs de file mondiaux dans son domaine, le BST fait part de ses techniques, de ses méthodes et de ses outils d'enquête à d'autres organismes de sécurité étrangers en les invitant à participer à des programmes de formation internes dans les domaines de la méthodologie d'enquête et en les invitant à des réunions et à des échanges bilatéraux. En vertu d'accords internationaux, le BST prête également main-forte aux enquêtes d'organismes de sécurité étrangers, comme pour le décodage et l'analyse des données des enregistreurs de bord ou la supervision du démontage des moteurs. Le BST fait partager également des données et des rapports à des organismes partenaires, en plus de participer à des groupes de travail et des études sur le plan international visant à promouvoir la sécurité des transports.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le déroulement des enquêtes du BST ou sur les liens entre le BST et les autres organisations fédérales, consultez le site Web du BST[ii].

Résultat stratégique et architecture d'alignement des programmes

La structure ci-dessous illustre le cadre des activités de programme du BST dont la mise en œuvre contribue à l'atteinte du résultat stratégique de l'organisation.

Résultat stratégique : Les risques associés à la sécurité du réseau des transports sont réduits.

1.1 Programme : Enquêtes aéronautiques
1.2 Programme : Enquêtes maritimes
1.3 Programme : Enquêtes ferroviaires
1.4 Programme : Enquêtes de pipeline
Services internes

Priorités organisationnelles

Le Plan stratégique du BST[iii] met en évidence les quatre objectifs stratégiques et priorités connexes déterminés par la haute direction pour 2011-2012 à 2015-2016, et ce, dans le but d'atteindre son résultat stratégique. Ce plan fournit le cadre servant à cerner les priorités et les activités clés et à orienter la prise de décision en matière d'investissement du BST pour l'exercice en cours.

Le tableau suivant présente le progrès réalisé par rapport aux priorités identifiées dans notre rapport sur les plans et priorités de 2013-2014.

Priorité	Type[1]	Programmes
État de préparation organisationnelle renforcé	Permanente	▸ Enquêtes aéronautiques ▸ Enquêtes maritimes ▸ Enquêtes ferroviaires ▸ Enquêtes de pipeline
Sommaire des progrès		
En 2013-2014, le BST a continué de se concentrer sur la gestion stratégique des ressources humaines en investissant dans la formation et le perfectionnement de ses employés. Ainsi, le programme de formation des enquêteurs du BST a été mis à niveau en vue d'inclure (a) une nouvelle approche relative aux entrevues lors des enquêtes qui se compose d'un cours de base, de formation structurée en cours d'emploi ainsi que d'un cours périodique; (b) une formation pratique sur la base de données de l'analyse de la sécurité et (c) un apprentissage en ligne amélioré. Nous continuons d'élaborer des stratégies et de convertir la formation traditionnelle en classe en modules d'apprentissage en ligne en vue de favoriser une approche d'apprentissage mixte et plus efficace. Nous avons accru la disponibilité et la rapidité de		

[1] Le « type » sur les pp. 3, 4 et 5 est défini comme suit : priorité permanente — établie au moins trois exercices avant l'exercice visé dans le Rapport sur les plans et les priorités.

la formation de sensibilisation de nos employés en offrant l'apprentissage en ligne pour des cours tels que le transport des matières dangereuses, le Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail (SIMDUT) ainsi que le Code canadien du travail. Des plans d'apprentissage individuels sont utilisés pour s'assurer que les employés conservent et améliorent les compétences dont ils ont besoin. En outre, nous avons rehaussé les aptitudes à l'animation des enquêteurs qui doivent animer les cours internes grâce au développement et à la prestation d'un cours d'une journée, assorti d'apprentissage en ligne sur la théorie de l'éducation des adultes.

Les travaux de modernisation du Manuel d'enquête et de différents documents d'orientation et outils de travail se poursuivent. De nouvelles directives et de la formation révisée en sont à différentes étapes de développement quant à la gestion du stress causé par un événement critique, aux procédures d'entrevue lors des enquêtes, à la documentation des activités d'enquête, à l'évaluation des réponses à l'égard des recommandations en matière de sécurité ainsi qu'à la gestion des produits multimédias.

Priorité	Type	Programmes
Gestion améliorée de l'information et des données	Permanente	▸ Enquêtes aéronautiques ▸ Enquêtes maritimes ▸ Enquêtes ferroviaires ▸ Enquêtes de pipeline

Sommaire des progrès

Les progrès réalisés quant aux projets prévus en vue d'améliorer la gestion de l'information sont mitigés.

- Comme prévu, le BST a terminé la modernisation de la base de données qui gère l'information sur les accidents maritimes et des travaux ont été entrepris en vue de moderniser la base de données sur les accidents aériens.
- Très peu de progrès ont été accomplis quant à la mise au point de la détermination formelle des ressources documentaires du BST qui présentent une valeur opérationnelle et quant au développement de nouvelles politiques et pratiques de gestion de l'information. Cela est attribuable au réaménagement ainsi qu'aux postes à doter au sein du programme des services internes.
- Le développement d'un outil de surveillance des communications d'urgence multimodales a été reporté en 2014-2015 en raison d'autres priorités organisationnelles comme l'enquête sur l'incident ferroviaire à Lac-Mégantic, laquelle a nécessité une grande part des ressources du BST.
- Nous avons réalisé des progrès en matière d'options d'enquête en vue de partager l'information sur la sécurité d'une manière plus générale. C'est ainsi que nous avons publié nos statistiques mensuelles sur les accidents en 2014, lesquelles sont accessibles dans le portail données.gc.ca.
- Le BST continue de respecter son objectif continu qui vise à communiquer avec les intervenants par l'intermédiaire des médias traditionnels et à l'aide des médias sociaux, de son site Web ministériel et de son programme de sensibilisation.

Priorité	Type	Programmes
Meilleure connaissance du BST	Permanente	▸ Enquêtes aéronautiques ▸ Enquêtes maritimes ▸ Enquêtes ferroviaires ▸ Enquêtes de pipeline
Sommaire des progrès		
La direction des communications du BST continue de miser sur les nouvelles technologies et d'étendre ses activités de communication en vue de mieux faire connaître ses produits et services. Les pratiques de communication standard du BST comprennent la publication immédiate d'avis aux médias dès que des enquêteurs sont dépêchés sur les lieux d'un accident. Lors des enquêtes, des pages Web sont créées et des mises à jour sont effectuées dans les médias traditionnels et sociaux, selon ce qui convient. La parution de tous les rapports finaux est annoncée à l'aide de communiqués de presse et les rapports d'enquête majeurs sont diffusés lors d'une conférence de presse. Compte tenu du nombre d'enquêtes de haut niveau au cours des dernières années, y compris la tragédie ferroviaire de Lac-Mégantic l'an dernier, le BST est beaucoup plus connu. En raison de ces accidents et de l'utilisation accrue des médias sociaux comme le blogue du BST, Twitter, Flickr et YouTube, le BST rejoint un auditoire plus vaste et plus diversifié que jamais auparavant.		

Priorité	Type	Programmes
Augmentation de l'efficacité des produits et services du BST	Permanente	▸ Enquêtes aéronautiques ▸ Enquêtes maritimes ▸ Enquêtes ferroviaires ▸ Enquêtes de pipeline
Sommaire des progrès		
Conformément aux objectifs fixés lors de la deuxième année du cadre de communications stratégiques du BST, nous continuons d'exiger que des mesures soient prises, en temps opportun, en ce qui a trait aux recommandations de sécurité dans le cadre des rapports diffusés et de différentes activités de sensibilisation. L'objectif du programme de sensibilisation vient appuyer le rôle de défense des intérêts du BST qui consiste à présenter des arguments convaincants pour favoriser l'adoption de ses mesures en suspens. Le programme de sensibilisation révisé permet de rejoindre un plus grand nombre d'intervenants et de mieux faire connaître le BST et ses services. En fait, en 2013-2014, environ 101 événements de sensibilisation ont permis aux membres ou aux employés du BST de rencontrer les intervenants. Par exemple, le BST a communiqué les changements apportés à ses règlements à tous les principaux intervenants dans chacun des modes de transport. Le BST continue de communiquer régulièrement à l'aide des médias traditionnels et sociaux ainsi que par l'intermédiaire de son site Web en vue de rejoindre les organismes de réglementation et les responsables du changement dans le domaine du transport en vue d'implanter des changements. Même si ses recommandations sont mieux acceptées dans certains modes, il reste beaucoup de travail à faire, surtout dans le domaine de l'aviation.		

Analyses des risques

Les activités du BST s'inscrivent dans le cadre du très vaste et très complexe réseau de transport canadien et international. Voici les risques stratégiques relevés pour 2013-2014. Chaque risque représente une menace potentielle à la réalisation des objectifs stratégiques de l'organisme.

Principaux risques

Protection, conservation et récupération de l'information

Risque	Stratégie d'atténuation du risque	Lien avec l'architecture d'alignement des programmes
Le travail du BST dépend fondamentalement de la collecte, de la conservation, de la gestion et de l'analyse de l'information sur les événements. Par conséquent, le BST doit s'assurer que cette information est à jour, conservée adéquatement et facilement accessible aux employés.	Le BST possède un système de gestion des enquêtes bien établi ainsi qu'une application de base de données pour chaque mode de transport pour lequel de l'information portant sur les enquêtes et les événements est recueillie et gérée. Les plateformes sur lesquelles ces bases de données qui contiennent de l'information sur les accidents sont maintenues sont en train d'être modernisées afin de demeurer au fait de la nouvelle technologie.	▸ Enquêtes aéronautiques ▸ Enquêtes maritimes ▸ Enquêtes ferroviaires ▸ Enquêtes de pipeline

La protection, la conservation et la récupération inefficaces de l'information constituent un risque pour l'accomplissement du mandat du BST. Le BST doit continuer d'améliorer les processus, outils et technologies qui soutiennent la gestion de ses ressources d'information afin d'atténuer le risque de perte de l'information essentielle et du savoir de l'organisme. Plus précisément, le BST surveille davantage les pratiques de gestion de l'information en ce qui a trait à sa classification, à son entreposage ainsi qu'à sa conservation en vue de s'assurer que tous ses employés les appliquent de façon uniforme. Par ailleurs, le BST examine des options en vue d'améliorer les outils de stockage d'information dans le système de gestion des enquêtes afin de se conformer aux exigences de la politique de gestion de l'information.

Protection de l'information sur les enquêtes

Risque	Stratégie d'atténuation du risque	Lien avec l'architecture d'alignement des programmes
Ces dernières années, la pression s'est accrue pour que le BST divulgue des renseignements privilégiés tels que les enregistrements de bord et transcriptions de conversations, ainsi que les déclarations des témoins. La *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* exige que ces renseignements soient protégés; cependant, cette protection peut être contestée en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*, de la *Loi sur la protection des renseignements personnels* ou par une action en justice.	Le BST a conçu des processus et des outils visant à traiter les demandes d'accès à l'information afin de s'assurer du retranchement des renseignements protégés avant la communication externe de l'information demandée. Dans certains cas, le volume de documents à examiner est énorme, ce qui vient accroître le risque d'erreur lors du traitement des demandes. Des programmes de sensibilisation sont offerts au personnel au sujet de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, de la *Loi sur l'accès à l'information* ainsi que de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*.	▸ Enquêtes aéronautiques ▸ Enquêtes maritimes ▸ Enquêtes ferroviaires ▸ Enquêtes de pipeline

La perception que les renseignements confidentiels seront divulgués au public ou lors de procédures judiciaires peut avoir une incidence sur la volonté des témoins à partager de l'information avec le BST et ainsi compromettre l'efficacité de ses opérations. Afin d'atténuer ce risque, la position du BST sur la nécessité de restreindre l'accès aux renseignements confidentiels est continuellement maintenue et défendue par ses services juridiques. Il continue d'investir des ressources financières afin de défendre sa position au tribunal, s'il y a lieu. Le BST examine ses politiques et directives en matière de gestion

de l'information et de demandes d'accès à l'information pour s'assurer qu'elles protègent efficacement les renseignements confidentiels.

Recrutement, perfectionnement et rétention d'un effectif bien informé

Risque	Stratégie d'atténuation du risque	Lien avec l'architecture d'alignement des programmes
Le succès du BST et sa crédibilité dépendent en grande partie de l'expertise, du professionnalisme et de la compétence de ses employés. Certains postes clés au sein du BST sont « uniques », ce qui signifie qu'une seule personne est responsable d'une tâche particulière, sans remplaçant. De plus, certains de ces postes clés exigent également de solides compétences techniques et en gestion. Compte tenu de l'attrition en cours en raison de départs à la retraite, la perte d'expertise et de connaissances peut poser un risque important pour la réussite du BST.	Des plans de dotation ministériels sont préparés et surveillés deux fois l'an. Dans le cas des postes clés, le BST assure un financement pour que l'embauche des nouveaux employés s'effectue quelques mois avant le départ de leurs prédécesseurs en vue du transfert des connaissances. Le BST établit des bassins de candidats afin de favoriser l'embauche d'enquêteurs. Il repère les ressources qualifiées afin de doter des postes à court terme. Le Comité exécutif du BST surveille la dotation, le roulement du personnel, la formation et d'autres statistiques pertinentes sur les ressources humaines afin de cerner tout enjeu qui pourrait survenir en milieu de travail et de prendre des mesures correctives au besoin.	• Enquêtes aéronautiques • Enquêtes maritimes • Enquêtes ferroviaires • Enquêtes de pipeline

Le BST doit être prêt à intervenir lors de tous les accidents. Des ressources humaines inadéquates ou du personnel qui manque d'expérience pourraient nuire à la capacité de l'organisme de répondre aux besoins opérationnels urgents ainsi qu'aux attentes du

public. Une intervention inefficace ou tardive pourrait entraîner une perception négative du public à l'égard de l'efficacité du BST et miner gravement sa crédibilité. Dans le but d'atténuer ce risque, le BST accroît ses efforts visant à conserver son savoir et son expertise technique par un recrutement, une formation et un perfectionnement efficace.

Ressources financières limitées

Risque	Stratégie d'atténuation du risque	Lien avec l'architecture d'alignement des programmes
Des réductions progressives du budget du BST seront entièrement mises en œuvre d'ici la fin de l'exercice 2014-2015. Le BST prévoit être en mesure de réduire ses dépenses prévues sans que le nombre ou la rapidité des enquêtes n'en fassent les frais. La flexibilité du budget du BST pour faire face aux changements imprévus dans son environnement opérationnel a toutefois été substantiellement réduite par la réduction du financement.	Le Comité exécutif du BST continuera de surveiller les dépenses chaque mois et de passer en revue les affectations budgétaires chaque trimestre. Le BST continuera de chercher des occasions de réduire au minimum les dépenses pour fournir une certaine souplesse sur le plan financier afin de tenir compte des priorités qui pourraient survenir au cours de l'exercice. Le BST compte sur des dispositions lui permettant de demander une augmentation du financement au Parlement pour les enquêtes touchant des événements majeurs.	▸ Enquêtes aéronautiques ▸ Enquêtes maritimes ▸ Enquêtes ferroviaires ▸ Enquêtes de pipeline

Les dépenses du BST sont influencées par le nombre et la complexité des accidents de transport. Un accident de transport important ou un ensemble d'événements de moindre importance pourrait faire augmenter considérablement les dépenses et exercer des pressions sur les ressources du BST, au-delà des fonds disponibles. Un autre risque pour les ressources financières du BST a trait aux réductions progressives du financement qui ont été annoncées dans le cadre des mesures de réduction budgétaire à l'échelle du gouvernement, ce qui limite la souplesse de son budget. Il existe un risque que d'autres réductions budgétaires ou qu'une augmentation importante des coûts de fonctionnement aient des répercussions sur la capacité du BST à réaliser son mandat. Le BST continuera de surveiller attentivement sa situation financière et prendra les mesures qui s'imposent

pour s'assurer qu'il peut continuer à réaliser efficacement son mandat qui consiste à améliorer la sécurité des transports.

Dépenses réelles

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014	Autorisations totales pouvant être utilisées 2013-2014	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2013-2014	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues)
29 568 029	30 168 000	33 483 068	33 303 194	3 135 194

Ressources humaines (équivalents temps plein – ETP)

Prévues 2014-2015	Réelles 2013-2014	Écart (réelles moins prévues) 2013-2014
227	207	(20)

Sommaire du rendement budgétaire pour les résultats stratégiques et les programmes (en dollars)

Résultat stratégique, programmes et services internes	Budget principal des dépenses 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014	Dépenses prévues 2014-2015	Dépenses prévues 2015-2016	Autorisations totales pouvant être utilisées 2013-2014	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2013-2014	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012-2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2011-2012
Enquêtes aéronautiques	13 128 285	13 334 239	13 340 998	13 186 999	14 750 720	14 671 477	13 670 313	14 441 902
Enquêtes maritimes	4 730 913	4 914 585	4 999 311	4 943 311	5 486 825	5 457 349	5 831 259	4 619 751
Enquêtes ferroviaires	4 730 913	4 893 928	4 955 098	4 899 098	6 920 995	6 883 816	4 703 146	5 105 686
Enquêtes de pipeline	443 524	446 520	590 019	583 019	355 351	353 442	457 077	525 154
Total partiel - Résultat stratégique	23 033 635	23 589 271	23 885 426	23 612 427	27 513 891	27 366 084	24 661 795	24 692 493
Services internes	6 534 574	6 578 728	6 493 502	6 416 501	5 969 177	5 937 110	6 994 482	7 101 288
Total	29 568 209	30 168 000	30 378 928	30 028 928	33 483 068	33 303 194	31 656 277	31 793 781

Le BST est financé par le gouvernement du Canada au moyen d'autorisations parlementaires. Le Plan d'action économique du Canada de 2012 (budget de 2012) demandait au BST de réduire ses dépenses d'exploitation de 0,8 million de dollars en 2013-2014 et de 1,3 million de dollars en 2014-2015. Ces réductions permanentes se reflètent dans les dépenses prévues en 2013-2014 et ultérieurement.

Les dépenses réelles en 2011-2012 et en 2013-2014 qui figurent ci-dessus sont celles qui ont été présentées aux Comptes publics du Canada. Les dépenses prévues lors des exercices 2014-2015 et 2015-2016 sont estimées en fonction du financement que le BST prévoit recevoir par l'intermédiaire du Budget principal des dépenses et d'un montant prévu pour les rajustements à la rémunération. Les dépenses prévues en 2014-2015 comprennent également un montant estimé de report en avant des fonds inutilisés lors de l'année précédente.

L'augmentation considérable des dépenses prévues et du montant total des autorisations de 2013-2014 pouvant être utilisées est principalement attribuable aux facteurs suivants :

- un montant de 965 000 $ en financement sur plusieurs exercices pour l'enquête sur l'accident de train à Lac-Mégantic dans le cadre du budget supplémentaire des dépenses B;
- un financement de 1,3 million de dollars par virement entre crédits du SCT pour les dépenses liées aux salaires (indemnités de départ et prestations parentales);
- un financement plus élevé que prévu pour les ajustements à la rémunération ainsi que pour les fonds inutilisés qui ont été reportés de l'exercice 2012-2013;
- une réduction de 24 000 $ des fonds consacrés aux déplacements à l'échelle du gouvernement dans le budget de 2013.

Il convient de remarquer que le BST n'a pas demandé le montant intégral de ses dépenses en salaires (indemnités de départ et prestations parentales), puisqu'il anticipe la péremption de son crédit de dépenses de fonctionnement. La réception et l'installation d'un système tomographique informatisé à rayons X étaient prévues pour le dernier trimestre de 2013-2014; cependant, la livraison a été repoussée par le fournisseur jusqu'au premier trimestre de 2014-2015. Cela a entraîné le report d'un financement d'environ 656 000 $ à un exercice ultérieur, lequel sera à la disposition du BST en 2014-2015 afin de compenser les dépenses reportées de 612 000 $ engagées lors du premier trimestre de 2014-2015.

Harmonisation des dépenses avec le cadre pangouvernemental

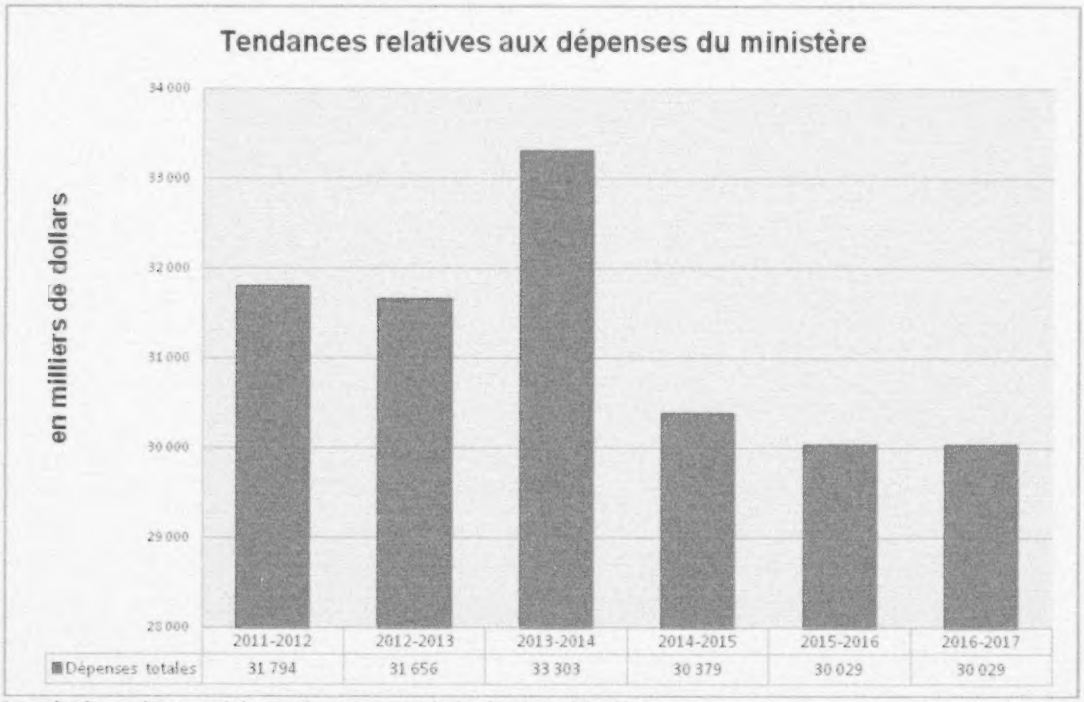
Harmonisation des dépenses réelles pour 2013-2014 avec le Secteurs de dépenses du Cadre pangouvernemental[iv] (en dollars)

Résultat stratégique	Programme	Secteur de dépenses	Résultat du gouvernement du Canada	Dépenses réelles 2013-2014
Les risques associés à la sécurité du réseau des transports sont réduits	1.1 Enquêtes aéronautiques	Affaires sociales	Un Canada sécuritaire et sécurisé	14 671 477
	1.2 Enquêtes maritimes			5 457 349
	1.3 Enquêtes ferroviaires			6 883 816
	1.4 Enquêtes de pipeline			353 442

Total des dépenses prévues par Secteurs de dépenses (en dollars)

Secteur de dépenses	Total des dépenses prévues	Total des dépenses réelles
Affaires sociales	23 589 271	27 366 084

Tendances relatives aux dépenses du ministère



Les coûts des services reçus à titre gracieux ne sont pas inclus dans le total des dépenses.

Lors des exercices 2011-2012 et 2012-2013, les dépenses étaient conformes à celles des années antérieures. L'augmentation des dépenses de 1,65 million de dollars en 2013-2014 par rapport à 2012-2013 est principalement attribuable à l'enquête de l'accident ferroviaire à Lac-Mégantic, au Québec. Le BST a engagé des dépenses supplémentaires de 1,1 million de dollars dans le cadre de cette enquête. Les principaux coûts associés à cette enquête ont trait aux heures supplémentaires, aux déplacements, aux dépenses sur place pour les spécialistes et les entrepreneurs, à la dotation à court terme des enquêteurs, aux services de gestion du stress causé par un événement critique, aux fournitures diverses ainsi qu'aux locations sur le site. Le reste de l'augmentation des dépenses en 2013-2014 est attribuable aux paiements rétroactifs versés aux employés en raison de la ratification de la convention collective qui prévoit des augmentations salariales ainsi que le remboursement optionnel d'une liquidation partielle ou entière des prestations de départ accumulées. Cette disposition sur les avantages aux employés ne fait plus partie des négociations dans le cadre de la convention collective pour certains groupes d'employés et des changements ont été apportés aux conditions d'emploi des cadres et des employés non représentés. Pour compenser ces augmentations des dépenses, le BST a mis en œuvre des réductions lors du budget de 2012, lequel comportait une mesure en vue d'économiser 0,8 million de dollars.

Les dépenses prévues présentées pour les exercices 2014-2015 et 2016-2017 sont moins importantes, car elles se limitent au financement que le BST prévoit recevoir par

l'intermédiaire du Budget principal des dépenses et au montant prévu pour les rajustements à la rémunération pour les indemnités provisoires. Ces exercices ne comprennent pas le montant approximatif de financement anticipé versé lors des transferts du crédit 30 du Secrétariat du Conseil du Trésor relativement au versement des indemnités de départ et d'autres paiements relatifs aux salaires puisque ces montants ne peuvent pas être estimés avec certitude.

Budget des dépenses par crédits votés

Pour obtenir des renseignements au sujet des crédits votés et des dépenses législatives du Bureau de la sécurité des transports du Canada, veuillez consulter les *Comptes publics du Canada 2014* sur le site Web de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada[v].

Section II : Analyse des programmes par résultat stratégique

Résultat stratégique : Les risques associés à la sécurité du réseau des transports sont réduits.

Programmes

Comme indiqué dans le Budget principal des dépenses de 2013-2014, le BST a les quatre principaux programmes suivants :

- Enquêtes aéronautiques
- Enquêtes maritimes
- Enquêtes ferroviaires
- Enquêtes de pipeline

Programme 1.1 Enquêtes aéronautiques

Description

Dans le cadre du programme des Enquêtes aéronautiques, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport aéronautiques choisis qui se produisent au Canada et dans l'espace aérien canadien, et dans certaines circonstances à l'étranger, afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs. En outre, pour accomplir ce programme, l'organisme publie des rapports d'enquêtes, formule des recommandations afin d'améliorer la sécurité, communique des renseignements de sécurité, entreprend des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements et fait le suivi des réponses aux recommandations et aux autres communications de sécurité. Le programme des Enquêtes aéronautiques comprend aussi le fait de remplir les obligations du Canada à l'égard de la sécurité des transports qui sont exigées par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Ce programme est régi par la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, le *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports* et l'Annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014	Autorisations totales pouvant être utilisées 2013-2014	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2013-2014	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues)
13 128 285	13 334 239	14 750 720	14 671 477	1 337 238

Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP])

Prévues 2014-2015	Réelles 2013-2014	Écart (réelles moins prévues) 2013-2014
103	90	(13)

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Les lacunes en matière de sécurité dans l'industrie aéronautique sont traitées	Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST)	65 % au 31 mars 2014	Non atteint : 61 %
	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	60 % au 31 mars 2014	Dépassé : 100 % 1 avis de sécurité a été émis durant l'exercice
Les enquêtes aéronautiques sont efficaces	Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête	450 jours au 31 mars 2014	Non atteint : 639 jours
	Pourcentage des enquêtes terminées dans le délai cible publié	75 % au 31 mars 2014	Non atteint : 14 %

Analyse du rendement et leçons retenues

Au total, 20 enquêtes aériennes ont été amorcées en 2013-2014 (27 en 2012-2013) et 42 enquêtes ont été complétées (26 en 2012-2013). La durée moyenne des enquêtes réalisées était de 639 jours, une hausse par rapport à 549 jours en 2012-2013. Cette augmentation découle de la complexité de certaines grandes enquêtes, la charge de travail visant à compléter certaines vieilles enquêtes, ainsi que les retards afin de pourvoir des postes.

Le BST fait face à d'importants défis pour atteindre ses cibles de rendement dans le cadre du programme des enquêtes aéronautiques, les principales difficultés étant les suivantes : un roulement élevé du personnel (produisant de nombreux postes vacants), les écarts relativement aux compétences et à la formation des enquêteurs, une importante charge de travail dans le groupe centralisé de l'assurance de la qualité et dans les secteurs de soutien spécialisé, le niveau d'effort requis pour compléter certaines enquêtes très complexes et le besoin de reprendre le léger retard pris dans les cas plus anciens.

Pendant l'année, la Direction des enquêtes aéronautiques a entrepris un examen de ses processus opérationnels clés et de sa structure organisationnelle. Cet examen a mené à l'élaboration d'un plan d'action contenant une série de mesures visant à traiter des grandes difficultés et à améliorer le rendement. Par exemple, des rédacteurs techniques seront embauchés pour aider les enquêteurs à créer des rapports de meilleure qualité. Les examens seront maintenant faits plus soigneusement à l'échelle du gestionnaire régional. Les rédacteurs techniques offriront de la formation aux enquêteurs sur la rédaction de rapports pour renforcer leurs compétences. Les plans des ressources humaines seront examinés et mis à jour afin de veiller à l'embauche en temps utile de personnes possédant les bonnes compétences. La Direction des communications et la Direction des services opérationnels examinent également leurs propres processus opérationnels afin de cerner des options pour améliorer leur efficacité.

Le BST est insatisfait des résultats obtenus par rapport aux recommandations de sécurité aérienne. Il continue de constater les mêmes causes et facteurs contributifs année après année, des causes et des facteurs contributifs qui ont un lien direct avec les recommandations en suspens du BST. Malgré cette tendance globale, certaines recommandations ont connu du succès. Le statut de cinq recommandations est passé à « entièrement satisfaisante » et deux de ces recommandations remontent à 1990, la première année d'exploitation du BST. La lenteur de la réduction des risques dans l'industrie du transport aérien est un thème inquiétant récurrent, et le Bureau continue de faire pression pour améliorer l'application de ses recommandations.

Les autorisations et les dépenses du programme des enquêtes aéronautiques étaient en réalité plus élevées que prévues en raison des paiements rétroactifs aux employés pour les augmentations salariales et les paiements facultatifs pour la liquidation partielle ou entière des indemnités de départ accumulées à la suite de la ratification des conventions collectives au cours de l'année, laquelle a touché la majorité des employés des enquêtes aéronautiques. Ce programme a utilisé la majorité des ressources humaines prévues. La différence entre les ressources prévues et réelles des 13 ETP est attribuable aux 5 postes vacants d'enquêteur du domaine aéronautique et aux 8 postes vacants dans les secteurs des services de soutien spécialisé qui appuient les 4 programmes au sein du BST (p. ex. facteurs humains, analyse de laboratoire, production de rapports). Le programme des enquêtes aéronautiques, soit le plus important des programmes, se voit allouer la plus grande part des services de soutien spécialisé à des fins de production de rapports. Le BST déploie des efforts dans le but de réduire autant que possible le nombre de postes vacants à l'avenir en entamant les processus de dotation plus tôt et en créant des bassins de candidats jugés admissibles. Le cas échéant, le BST embauche des ressources à court terme pour couvrir la charge de travail des postes vacants ou conclut des contrats à cette fin.

Programme 1.2 Enquêtes maritimes

Description

Dans le cadre du programme des Enquêtes maritimes, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport maritime choisis qui se produisent au Canada, et dans certaines circonstances à l'étranger, afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs. En outre, pour accomplir ce programme, l'organisme publie des rapports d'enquêtes, formule des recommandations afin d'améliorer la sécurité, communique des renseignements de sécurité, entreprend des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements et fait le suivi des réponses aux recommandations et aux autres communications de sécurité. Le programme des Enquêtes maritimes comprend aussi l'accomplissement de certaines des obligations du Canada à l'égard de la sécurité des transports exigées par l'Organisation maritime internationale. Ce programme est régi par la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, le *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports* et le Code sur la conduite des enquêtes sur les accidents de l'Organisation maritime internationale.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014	Autorisations totales pouvant être utilisées 2013-2014	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2013-2014	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues)
4 730 913	4 914 585	5 486 825	5 457 349	542 764

Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP])

Prévues 2014-2015	Réelles 2013-2014	Écart (réelles moins prévues) 2013-2014
36	34	(2)

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Les lacunes en matière de sécurité dans l'industrie maritime sont traitées	Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST)	80 % au 31 mars 2014	Dépassé : 82 %

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	60 % au 31 mars 2014	Non atteint : 33 % 6 avis de sécurité ont été émis durant l'exercice
Les enquêtes maritimes sont efficaces	Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête	450 jours au 31 mars 2014	Atteint en grande partie : 458 jours
	Pourcentage des enquêtes terminées dans le délai cible publié	75 % au 31 mars 2014	Non atteint : 31 %

Analyse du rendement et leçons retenues

En 2013-2014, 11 enquêtes maritimes ont été entamées (12 en 2012-2013) et 13 ont été réalisées (10 en 2012-2013). Le délai pour achever les rapports d'enquête maritimes a été dépassé de 8 jours (458 jours en moyenne) et s'est amélioré par rapport à l'année précédente (522 jours, ou 460 jours lorsque l'enquête de sécurité des navires de pêche est exclue du calcul). Le rendement a été amélioré grâce aux changements apportés au processus de rédaction des rapports d'enquête et à la réorganisation des ressources humaines. Ces changements devraient amener d'autres améliorations de rendement au cours de la prochaine année.

Le pourcentage cible de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « entièrement satisfaisante » a été dépassé. En outre, le BST déploiera des efforts continus dans le but d'encourager l'organisme de réglementation et l'industrie à se concentrer sur les recommandations restantes et à prendre les mesures voulues au chapitre de la sécurité. Toutes les cibles de rendement devraient être entièrement satisfaites au cours des prochaines années.

Les autorisations et les dépenses du programme des enquêtes maritimes étaient en réalité plus élevées que prévues en raison des paiements rétroactifs aux employés pour les augmentations salariales et les paiements facultatifs pour la liquidation partielle ou entière des indemnités de départ accumulées à la suite de la ratification de la convention collective des services techniques, laquelle couvre la majorité des employés des enquêtes maritimes. De plus, une réorganisation de la direction des enquêtes maritimes a été mise en œuvre en 2013-2014, entraînant une dépense unique liée au réaménagement des effectifs. Ce programme utilisait la majorité de ses ressources humaines prévues. La différence entre les ressources prévues et réelles des deux ETP est attribuable aux postes vacants relatifs à l'attrition des effectifs et des retards dans la dotation découlant de la réorganisation.

Programme 1.3 Enquêtes ferroviaires

Description

Dans le cadre du programme des Enquêtes ferroviaires, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport ferroviaire choisis afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs. En outre, pour accomplir ce programme, l'organisme publie des rapports d'enquêtes, formule des recommandations afin d'améliorer la sécurité, communique des renseignements de sécurité, entreprend des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements et fait le suivi des réponses aux recommandations et aux autres communications de sécurité. Dans l'accomplissement du programme des Enquêtes ferroviaires, le BST fournit également sur demande de l'aide aux provinces lors d'enquêtes sur des événements sur une ligne ferroviaire sur courtes distances de compétence provinciale. Ce programme est régi par la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* et le *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports*.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014	Autorisations totales pouvant être utilisées 2013-2014	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2013-2014	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues)
4 730 913	4 893 928	6 920 995	6 883 816	1 989 888

Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP])

Prévues 2014-2015	Réelles 2013-2014	Écart (réelles moins prévues) 2013-2014
37	38	1

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Les lacunes en matière de sécurité dans l'industrie ferroviaire sont traitées	Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST)	87 % au 31 mars 2014	Atteint en grande partie : 86 %
	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	60 % au 31 mars 2014	Dépassé : 88 % 17 avis de sécurité ont été émis durant

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
			l'exercice
Les enquêtes ferroviaires sont efficaces	Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête	450 jours au 31 mars 2014	Dépassé : 435 jours
	Pourcentage des enquêtes terminées dans le délai cible publié	75 % au 31 mars 2014	Non atteint : 67 %

Analyse du rendement et leçons retenues

Au total, 16 enquêtes ferroviaires ont été entamées en 2013-2014 (12 en 2012-2013) et 12 enquêtes ont été réalisées (16 en 2012-2013). Le programme d'enquêtes liées au transport ferroviaire a eu beaucoup de succès pendant l'exercice 2013-2014. Deux des objectifs de rendement connexes ont été dépassés, et le BST a réalisé de bons progrès par rapport aux autres objectifs. Bien que le pourcentage de réponses entièrement satisfaisantes aux recommandations ait diminué légèrement comparativement à l'année dernière, ce changement est simplement attribuable au fait que 3 nouvelles recommandations ont été émises par le BST au cours de l'année. Des ressources importantes ayant été allouées à l'enquête de Lac-Mégantic et un nombre plus élevé qu'à la normale d'enquêtes actives ayant été enregistré, les efforts ont porté sur la gestion prudente du processus d'enquête par l'établissement de prévisions et le suivi des jalons. Malgré la charge de travail importante, le BST s'est également assuré que des communications sur la sécurité ont été émises en temps opportun et que les mesures de sécurité de l'organisme de réglementation et de l'industrie ont fait l'objet d'un suivi et d'une évaluation. En s'assurant que les agents de changement sont rapidement mis au courant de tout problème de sécurité, des mesures directes en matière de sécurité ont été prises en temps opportun et les risques ont été réduits.

Malgré le nombre de mesures de sécurité prises, il y a eu un recul important par rapport à certaines des recommandations restantes en raison des coûts et des avantages minimaux perçus pour les voies ferrées. En particulier, des efforts continus sont requis pour travailler avec l'industrie afin de traiter des préoccupations relatives à la mise en place d'enregistreurs à bord des locomotives.

Les autorisations et les dépenses du programme des enquêtes ferroviaires étaient en réalité beaucoup plus élevées que prévues en raison de l'enquête de Lac-Mégantic, ainsi que des paiements rétroactifs aux employés pour les augmentations salariales et les paiements facultatifs pour la liquidation partielle ou entière des indemnités de départ accumulées à la suite de la ratification de la convention collective des services techniques, laquelle couvre la majorité des employés des enquêtes ferroviaires. De plus, l'augmentation du nombre d'enquêtes ferroviaires en cours a entraîné des coûts plus élevés dans des secteurs comme les heures supplémentaires et les déplacements, ainsi qu'une plus grande allocation de services de soutien spécialisé entre les quatre

programmes du BST (p. ex. facteurs humains, analyse de laboratoire, production de rapports). Cette dernière explique également pourquoi le programme des enquêtes ferroviaires a dépassé ses ressources humaines prévues d'un ETP.

Programme 1.4 Enquêtes de pipeline

Description

Dans le cadre du programme des Enquêtes de pipeline, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport par pipeline choisis qui sont de compétence fédérale afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs. En outre, pour accomplir ce programme, l'organisme publie des rapports d'enquêtes, formule des recommandations afin d'améliorer la sécurité, communique des renseignements de sécurité, entreprend des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements et fait le suivi des réponses aux recommandations et aux autres communications de sécurité. Ce programme est régi par la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* et le *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports*.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2013-2014	Dépenses prévues 2013–2014	Autorisations totales pouvant être utilisées 2013-2014	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2013-2014	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues)
443 524	446 520	355 351	353 442	(93 078)

Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP])

Prévues 2014-2015	Réelles 2013-2014	Écart (réelles moins prévues) 2013-2014
3	2	(1)

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Les lacunes en matière de sécurité dans l'industrie des pipelines sont traitées	Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST)	95 % au 31 mars 2014	Dépassé : 100 %

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	75 % au 31 mars 2014	Dépassé : 100 % 1 avis de sécurité a été émis durant l'exercice
Les enquêtes de pipeline sont efficaces	Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête	450 jours au 31 mars 2014	Dépassé : 402 jours
	Pourcentage des enquêtes terminées dans le délai cible publié	100 % au 31 mars 2014	Non atteint : 50 %

Analyse du rendement et leçons retenues

En 2013-2014, 2 enquêtes liées aux pipelines ont été entamées (3 en 2012-2013) et 2 enquêtes ont été réalisées (0 en 2012-2013). Le programme des enquêtes liées aux pipelines a eu beaucoup de succès pendant l'exercice 2013-2014. Parmi les cibles de rendement pour le programme des enquêtes liées aux pipelines, trois ont été dépassées alors qu'une cible n'a pas été atteinte. À ce moment-ci, il n'existe aucune recommandation active sur les pipelines. Elles ont toutes été évaluées comme étant entièrement satisfaisantes.

Pendant l'année, des enquêteurs sur les pipelines ont été désignés pour aider à réduire la charge de travail du programme des enquêtes ferroviaires, y compris l'enquête de Lac-Mégantic, ce qui a entraîné certains délais dans les enquêtes en cours liées aux pipelines, ce qui pourrait mener à une hausse du temps moyen consacré à la rédaction des rapports d'enquête en 2014-2015. Cependant, il devrait s'agir d'un changement unique temporaire des résultats d'exécution et le rendement devrait revenir à des niveaux normaux au cours des prochaines années.

L'utilisation des ressources humaines et financières du programme des enquêtes liées aux pipelines était plus faible que prévue en raison d'un poste vacant, lequel sera doté en 2014-2015.

Services internes

Description

Les services internes sont des groupes d'activités et de ressources connexes qui sont gérés de façon à répondre aux besoins des programmes et des autres obligations générales d'une organisation. Ces groupes sont les suivants: services de gestion et de surveillance, services des communications, services juridiques, services de gestion des ressources

humaines, services de gestion des finances, services de gestion de l'information, services des technologies de l'information, services immobiliers, services du matériel, services de gestion des acquisitions et autres services administratifs. Les services internes comprennent uniquement les activités et les ressources qui s'appliquent à l'ensemble d'une organisation et non celles fournies uniquement à un programme.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014	Autorisations totales pouvant être utilisées 2013-2014	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2013-2014	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues)
6 534 574	6 578 728	5 969 177	5 937 110	(641 618)

Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP])

Prévues 2014-2015	Réelles 2013-2014	Écart (réelles moins prévues) 2013-2014
48	43	(5)

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Soutien efficace de l'exécution des programmes	Prestation de services de soutien efficaces	Sans objet	Atteint : Lors de l'exercice 2013-2014, les Services internes ont fourni des services de soutien efficaces, tout en réduisant les ressources financières et humaines nécessaires pour leur execution.
Pratiques de gestion renforcées	Amélioration continue des cotes pour les composantes de gestion du Cadre de responsabilisation de gestion (CRG) du Secrétariat du Conseil du Trésor	Cote « acceptable ou supérieure » pour toutes les composantes	Sans objet : Le BST n'était pas évalué dans le cadre de la dernière évaluation du CRG.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
	Amélioration continue des cotes provenant de l'évaluation, par la Commission de la fonction publique (CFP), du Rapport ministériel sur l'obligation de rendre compte en dotation du BST et de l'évaluation de la dotation du BST par la CFP	Cote « acceptable ou supérieure » pour toutes les composantes	Atteint : Le dernier rapport ministériel sur l'obligation de rendre compte en dotation a reçu la cote « acceptable » pour toutes les composantes évaluées. Le BST n'a plus de mesures correctives à prendre par rapport à la dernière vérification de la dotation de la CFP.
	Gestion financière efficace visant à assurer que les engagements de l'organisme envers les restrictions des dépenses sont respectés sans grande conséquence sur les activités	Les engagements de l'organisme sont respectés	Atteint : Les engagements de l'organisme par rapport aux restrictions des dépenses de 2013-2014 ont été atteints sans conséquence sur l'exécution du mandat ministériel.

Analyse du rendement et leçons retenues

Les mesures d'économie découlant du budget de 2012 ciblaient en grande partie les processus et les postes de soutien interne. Pendant l'exercice 2013-2014, la structure organisationnelle de la Direction générale des services intégrés du BST a subi d'importants changements afin de faire des gains d'efficacité dans la prestation des services internes et d'absorber une large part des réductions budgétaires.

L'élimination des postes de soutien a entraîné la réalisation d'un examen et l'harmonisation de certains services internes. Les exemples de changements comprennent la fermeture de la bibliothèque du BST, la fermeture de son entrepôt dans la région de la capitale nationale et le transfert des activités de rémunération aux services partagés de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada. Les procédures des services internes ont été examinées et mises à jour afin de rationaliser et d'éliminer les redondances. Les employés ont été encouragés à utiliser les outils virtuels de libre-service. Les niveaux des services internes ont été examinés et réduits dans certains secteurs. Le travail a été redistribué vers d'autres postes au sein de l'organisation, y

compris l'utilisation accrue du personnel de soutien existant au sein des directions générales.

Au cours de l'année, de nombreux postes sont demeurés vacants pour des périodes prolongées puisque la dotation a été retardée par les réorganisations et le besoin de classifier les nouveaux postes. Ce facteur a entraîné le retard des progrès dans le cadre de certaines priorités. Par exemple, des progrès limités ont été réalisés dans le cadre de l'amélioration des outils et des lignes directrices relativement à la gestion de l'information.

La modernisation de la base de données sur les enquêtes maritimes qui permet de saisir les renseignements sur les événements a été réalisée comme prévu en 2013-2014. Des travaux ont également été entamés relativement à la modernisation de la base de données sur les enquêtes aériennes, lesquels devraient être exécutés en 2014-2015.

Comme l'indique le rapport annuel au Parlement de 2013-2014 du BST sur l'application de la *Loi sur l'accès à l'information*, le Bureau a observé une augmentation de 38 % des demandes d'accès et une hausse de 100 % des demandes de consultation des autres ministères. La hausse est principalement attribuable à un intérêt accru pour des renseignements sur la sécurité ferroviaire à la suite de l'accident de Lac-Mégantic. Le BST examine présentement des options pour respecter les exigences de la *Loi sur l'accès à l'information* devant les hausses importantes de la charge de travail.

Au cours de l'exercice 2013-2014, la gestion des ressources financières et humaines pour le programme des services internes s'est effectuée de façon efficace. Environ la moitié du solde non utilisé s'explique par les économies salariales moindres qui découlent de divers postes vacants, alors que l'autre moitié est attribuable aux réductions des dépenses découlant de l'efficacité opérationnelle.

Section III : Renseignements supplémentaires

Faits saillants des états financiers

Le BST prépare ses états financiers annuels selon la méthode de la comptabilité d'exercice. Les états financiers non audités du BST pour l'exercice se terminant le 31 mars 2014 se trouvent sur le site Web du BST à l'adresse http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/publications/rmr-dpr/2014/efp-ffs-2014.asp.

Bureau de la sécurité des transports du Canada État condensé des opérations et de la situation financière nette ministérielle (non audité) Pour l'exercice se terminant le 31 mars 2014 ($ milliers de dollars)					
	Résultats attendus 2013-2014	**Résultats réels 2013-2014**	**Résultats réels 2012-2013**	**Écart (résultats réels 2013-2014 moins résultats attendus 2013-2014)**	**Écart (résultats réels 2013-2014 moins résultats réels 2012-2013)**
Total des charges	33 453	35 921	34 496	2 468	1 425
Total des revenus	44	65	53	21	12
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement	33 409	35 856	34 443	2 447	1 413
Situation financière nette du ministère	1 608	3 055	1 327	1 447	1 728

Les résultats prévus de l'exercice 2013-2014 sont fondés sur les estimations connues au moment de la production du Rapport sur les plans et les priorités (RPP). La différence entre les charges totales pour les résultats prévus pour 2013-2014 et les résultats réels de 2013-2014 est principalement attribuable aux événements inconnus pendant la phase de planification du RPP, comme la hausse des dépenses découlant de l'enquête de Lac-Mégantic et les coûts plus élevés que prévus relatifs au personnel.

La hausse de 1,4 million de dollars des dépenses de 2013-2014 comparativement à 2012-2013 est principalement attribuable aux dépenses en heures supplémentaires et en dotation à court terme découlant de l'enquête de Lac-Mégantic, des augmentations salariales des conventions collectives ratifiées au cours de l'année, et des coûts de réaménagement des effectifs découlant des réorganisations. Les dépenses dans la plupart des autres catégories de dépenses ont diminué, ce qui correspond aux réductions prévues découlant du Budget 2012.

Le montant total des revenus du BST est accessoire et découle des activités de recouvrement des coûts d'activités de formation ou d'enquête, du produit de l'aliénation

des biens ne servant plus et des frais générés par les demandes en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*.

Bureau de la sécurité des transports du Canada État condensé de la situation financière (non audité) Au 31 mars 2014 ($ milliers de dollars)			
	2013-2014	**2012-2013**	**Écart (2013-2014 moins 2012-2013)**
Total des passifs nets	5 629	5 991	(362)
Total des actifs nets	2 732	1 564	1 168
Dette nette du ministère	2 897	4 427	(1 530)
Total des actifs non financiers	5 952	5 754	198
Situation financière nette du ministère	3 055	1 327	1 728

Le total des passifs nets du BST comprend principalement les comptes créditeurs et les charges à payer relatifs aux opérations, lesquels représentent 43 % (2,4 millions de dollars) des dettes totales. Le passif attribuable aux avantages sociaux futurs pour les indemnités de départ représente 36 % (2 millions de dollars) du total des passifs, alors que le passif attribuable aux indemnités de vacances et aux congés compensatoires accumulés par les employés, mais non pris en fin d'exercice, représente 21 % (1,2 million de dollars). La baisse de 0,4 million de dollars en passif total comparativement à l'année précédente est principalement attribuable aux avantages sociaux futurs des employés, lesquels ont diminué de 0,9 million de dollars en raison des changements touchant les indemnités de départ en vertu des conventions collectives nouvellement signées. Les comptes créditeurs et les charges à payer ont augmenté de 0,5 million de dollars en raison d'une hausse des salaires et des heures supplémentaires payables à la fin de l'exercice attribuable à un volume plus élevé de transactions à la fin de l'exercice.

Le total des actifs nets du BST est constitué des comptes débiteurs, des avances et d'un montant à recevoir du Trésor du gouvernement du Canada. La somme à recevoir du Trésor représente 97 % ou 2,7 millions de dollars du solde de fin d'exercice, une hausse de 1,1 million de dollars depuis 2012-2013, ce qui représente le montant de l'encaisse nette que le BST a le droit de retirer du Trésor à l'avenir, sans autre autorisation, pour s'acquitter de ses passifs à court terme. La hausse du montant à recevoir du Trésor s'explique par une hausse des comptes créditeurs de fin d'exercice et le fait qu'une plus grande partie des passifs du BST au 31 mars 2014 ait été imputée aux crédits de l'exercice en cours. Les passifs du BST au 31 mars 2013 incluaient les charges à payer pour les estimations relatives aux hausses salariales qui n'étaient pas encore exigibles et donc non imputées aux crédits de cet exercice.

Les immobilisations corporelles représentent 5,8 millions de dollars de la somme déclarée en tant qu'actif non financier. L'augmentation de 0,2 million de dollars de l'actif non financier lors de l'exercice 2012-2013 par rapport à l'exercice 2013-2014 s'explique

principalement par la capitalisation des frais de mise en valeur servant à la modernisation de la base de données sur les événements aéronautiques.

Tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires énumérés ci-dessous se trouvent sur le site Web du BST [VI] aux adresses URL suivantes :

- Stratégie ministérielle de développement durable : http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/publications/rmr-dpr/2014/eog-ggo-2014.asp
- Rapport sur les frais d'utilisation : http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/publications/rmr-dpr/2014/furr-ufrc-2014.asp

Section IV : Coordonnées de l'organisation

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le Bureau de la sécurité des transports et ses activités, consultez notre site Web[vii] ou communiquez avec nous à l'adresse ou par les moyens suivants :

Bureau de la sécurité des transports du Canada
Place du Centre
200, promenade du Portage, 4e étage
Gatineau (Québec) K1A 1K8

Courriel : communications@bst-tsb.gc.ca
Médias sociaux : socialmedia-mediassociaux@bst-tsb.gc.ca
Ligne sans frais : 1-800-387-3557
Télécopieur : 819-997-2239

Annexe : Définitions

architecture d'alignement des programmes : Répertoire structuré de tous les programmes d'un ministère ou organisme qui décrit les liens hiérarchiques entre les programmes et les liens aux résultats stratégiques auxquels ils contribuent.

cadre pangouvernemental : Schéma représentant la contribution financière des organisations fédérales qui dépendent de crédits parlementaires en harmonisant leurs programmes avec un ensemble de 16 secteurs de résultat pangouvernementaux de haut niveau regroupés sous 4 secteurs de dépenses.

cible : Niveau mesurable du rendement ou du succès qu'une organisation, un programme ou une initiative prévoit atteindre dans un délai précis. Une cible peut être quantitative ou qualitative.

crédit : Autorisation donnée par le Parlement d'effectuer des paiements sur le Trésor.

dépenses budgétaires : Les dépenses budgétaires comprennent les dépenses de fonctionnement et en capital, les paiements de transfert à d'autres ordres de gouvernement, à des organisations ou à des particuliers et les paiements à des sociétés d'État.

dépenses non budgétaires : Recettes et décaissements nets au titre de prêts, de placements et d'avances, qui modifient la composition des actifs financiers du gouvernement du Canada.

dépenses prévues : En ce qui a trait aux RPP et aux RMR, les dépenses prévues s'entendent des montants approuvés par le Conseil du Trésor au plus tard le 1er février. Elles peuvent donc comprendre des montants qui s'ajoutent aux dépenses prévues indiquées dans le Budget principal des dépenses.

Un ministère est censé être au courant des autorisations qu'il a demandées et obtenues. La détermination des dépenses prévues relève du ministère, et ce dernier doit être en mesure de justifier les dépenses et les augmentations présentées dans son RPP et son RMR.

équivalent temps plein : Mesure utilisée pour déterminer dans quelle mesure un employé représente une année-personne complète dans le budget ministériel. L'équivalent temps plein est calculé en fonction du coefficient des heures de travail assignées et des heures normales de travail. Les heures normales de travail sont établies dans les conventions collectives.

indicateur de rendement : Moyen qualitatif ou quantitatif de mesurer un extrant ou un résultat en vue de déterminer le rendement d'une organisation, d'un programme, d'une politique ou d'une initiative par rapport aux résultats attendus.

plan : Exposé des choix stratégiques qui montre comment une organisation entend réaliser ses priorités et obtenir les résultats connexes. De façon générale, un plan explique la logique qui sous-tend les stratégies retenues et tend à mettre l'accent sur des mesures qui se traduisent par des résultats attendus.

priorité : Plan ou projet qu'une organisation a choisi de cibler et dont elle rendra compte au cours de la période de planification. Il s'agit de ce qui importe le plus ou qui doit être fait en premier pour appuyer la réalisation du ou des résultats stratégiques souhaités.

production de rapports sur le rendement : Processus de communication d'information sur le rendement fondée sur des éléments probants. La production de rapports sur le rendement appuie la prise de décisions, la responsabilisation et la transparence.

programme : Groupe d'intrants constitué de ressources et d'activités connexes qui est géré pour répondre à des besoins précis et pour obtenir les résultats visés, et qui est traité comme une unité budgétaire.

programme temporisé : Programme ayant une durée fixe et dont le financement et l'autorisation politique ne sont pas permanents. Ce programme est aussi appelé programme à durée temporaire ou programme à élimination graduelle. Lorsqu'un tel programme arrive à échéance, une décision doit être prise quant à son maintien. Dans le cas d'un renouvellement, la décision précise la portée, le niveau de financement et la durée.

rapport ministériel sur le rendement : Rapport traitant des réalisations concrètes d'une organisation qui dépend de crédits parlementaires au regard des plans, des priorités et des résultats attendus exposés dans le rapport sur les plans et les priorités correspondant. Ce rapport est déposé au Parlement à l'automne.

rapport sur les plans et les priorités : Rapport fournissant des renseignements au sujet des plans et du rendement prévu sur trois ans d'une organisation qui dépend de crédits parlementaires. Ces rapports sont déposés au Parlement chaque printemps.

rendement : Utilisation qu'une organisation a faite de ses ressources en vue d'obtenir ses résultats, mesure dans laquelle ces résultats se comparent à ceux que l'organisation souhaitait obtenir, et mesure dans laquelle les leçons apprises ont été cernées.

résultat : Conséquence externe attribuable en partie aux activités d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative. Les résultats ne relèvent pas d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative unique, mais ils s'inscrivent dans la sphère d'influence de l'organisation.

résultat stratégique: Avantage durable et à long terme pour les Canadiens qui est rattaché au mandat, à la vision et aux fonctions de base d'une organisation.

résultats du gouvernement du Canada : Ensemble de 16 objectifs de haut niveau établis pour l'ensemble du gouvernement et regroupés selon 4 secteurs de dépenses : affaires économiques, affaires sociales, affaires internationales et affaires gouvernementales.

Structure de la gestion, des ressources et des résultats : Cadre exhaustif comprenant l'inventaire des programmes, des ressources, des résultats, des indicateurs de rendement et de l'information de gouvernance d'une organisation. Les programmes et les résultats sont présentés d'après le lien hiérarchique qui les unit, et les résultats stratégiques auxquels ils contribuent. La Structure de la gestion, des ressources et des résultats découle de l'architecture d'alignement des programmes.

Notes de fin de document

[i] *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-23.4/index.html

[ii] Bureau de la sécurité des transports du Canada, http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/index.asp

[iii] Bureau de la sécurité des transports du Canada, http://www.tsb.gc.ca/fra/publications/strat/strat-1112-1516.asp

[iv] Cadre pangouvernemental, http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/frame-cadre-fra.aspx

[v] Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/cpc-pac/index-fra.html

[vi] Bureau de la sécurité des transports du Canada (publications administratives), http://www.bst.gc.ca/fra/publications/index.asp#rpp

[vii] Bureau de la sécurité des transports du Canada, http://www.bst.gc.ca/fra/